



Avis sur le rapport 4-3 de l'Exécutif régional
**Contrat de Plan État-Région volet Mobilités :
protocole d'accord avec l'État**

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Le volet Mobilités du CPER permet de définir la contribution des collectivités et de la Région en tout premier lieu, au financement de réseaux d'infrastructures exclusivement nationaux (ferroviaire, routier, fluvial), mais également au financement d'infrastructures cyclables dont la maîtrise d'ouvrage est davantage portée par les collectivités locales pour une période définie de 5 ans : 2023 à 2027.

Dans le cadre de l'élaboration du Programme pluriannuel d'investissement (PPI), un volume de 160M€ a été initialement pressenti pour le CPER Mobilités 2023-2027 au regard des contraintes budgétaires. Dans ce montant, il est estimé que la part des projets routiers pourrait être à hauteur de 25% soit 40M€ de façon à prioriser les crédits sur le périmètre ferroviaire (infrastructure et accessibilité en gare).

D'un montant total de près de 800M€ tous modes confondus, la clé de répartition est établie comme suit : 292M€ pour l'État, 184M€ pour la Région BFC et 317M€ pour les autres financeurs (SNCF Réseau, collectivités...). La projection fait apparaître une répartition de 256M€ pour les projets routiers et de près de 350M€ pour le mode ferré (gares, voies et VFCEA).

À noter, d'un point de vue global, les montants entre le CPER en cours et le CPER futur sont comparables en corrigeant les effets de l'inflation.

Avis du CESER

- Au niveau national, les avenants "Mobilités" 2023-2027 des CPER permettront de décliner le Plan d'avenir pour les transports avec 8,6 milliards d'euros d'engagements de l'État pour les cinq prochaines années (+ 50% en comparaison aux CPER 2015-2022). Cet engagement financier de l'État est néanmoins jugé insuffisant par l'association Régions de France qui s'appuie sur les travaux du Comité d'orientation des infrastructures (besoin global de financement de 84,3 milliards d'euros pour la période 2023-2027 avec un effort attendu de l'État de 28,9 milliards d'euros). Le CESER partage ce constat qui risque d'engendrer des retards dans la modernisation des réseaux de transports.
- Bien que la Région BFC ne soit pas concernée par les RER métropolitains, les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), le CESER note que des crédits d'études sont inscrits pour un certain nombre d'aires urbaines, notamment Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard. Ces études concernent l'intermodalité dans sa globalité et la question de la tarification intégrée à l'échelle d'un périmètre de mobilité prédéfini.
- Le CESER relève un point déterminant, celui concernant l'affectation des crédits d'études pour les lignes dites menacées (Paray-le-Monial/Gilly-sur-Loire, Lure-Épinal, la ligne des Hirondelles), témoignant de l'enjeu à inscrire des ambitions pour ces lignes dans le futur CPER. Le maintien de ces dernières repose également sur la capacité d'entente et de coopération entre les Régions où l'interdépendance dans les choix de financement est cruciale. Des études sont annoncées pour apprécier le devenir de certaines lignes (ligne des Hirondelles). L'éventuelle évolution vers une classification "ligne touristique" peut être très pénalisante pour assurer à l'avenir un service quotidien et d'intérêt général à la population.
- Le CESER remarque que l'État finance toujours des projets routiers au détriment de transports collectifs et d'autres modes de mobilité, à un moment où le changement climatique nous impose de trouver des solutions alternatives à la voiture pour ralentir les émissions de CO₂. L'ambition du CPER pour répondre à cette urgence reste fragile et insuffisamment perceptible.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclarations

Guy Zima, au nom de la CGT

Ce volet Mobilités 2023-2027 soit 5 exercices budgétaires, intègre les choix politiques officiels de favoriser le report modal en privilégiant les investissements sur les modes les plus vertueux. Vœu éminemment symbolique mais qui pour prendre corps, aurait dû s'accompagner de montants et d'engagements supérieurs, ce qui n'est pas le cas. Quand on retire de l'inflation ferroviaire (Travaux) et des 50M€ qui y figurent indûment (VFCEA reprise par SNCF Réseau au titre des 14 lignes nationales), c'est bien une enveloppe annuelle plus faible qui nous est proposée. De plus, dans le cadre du protocole LDFT (lignes de dessertes fines du territoire), la Région, volontariste mais exsangue financièrement est contrainte de choisir entre les lignes, leur pérennité et les fonctionnalités. 3 scénarii possibles entre maintien des performances, ralentissements acceptables et éviter la fermeture de la ligne. Je vous renvoie à notre positionnement sur le désengagement de l'État via SNCF Réseau en 2017 lors du 1^{er} contrat de performance et lors du protocole LDFT qui était lucide et sans équivoque ; les besoins de financements du Réseau Ferré National ne sont pas à la maille des Régions et céder à cette injonction sera dangereux pour la survie du réseau ; il ne s'agit que de renvoyer aux Régions la responsabilité de cette dégradation et d'éventuelles fermetures de lignes.

Pour mémoire la CGT défend l'idée que les Régions ne devraient pas porter les sujets d'infrastructures alors qu'elles peinent à assurer et développer leurs engagements sur les conventions d'exploitation TER en recherchant de la productivité au détriment du service rendu, des usagers et des cheminots.

La régénération des réseaux doit relever de la responsabilité de leur gestionnaire et de l'État. La sollicitation des Régions ne peut s'entendre que sur des développements des performances des réseaux existant ou des créations, mais dans la limite de leurs apports aux bornes de la Région et de la capacité contributrice de celles-ci.

En conséquence, la CGT validera l'avis en l'état pour les alertes qu'il pointe mais regrette l'acceptation structurelle de la faiblesse des engagements de l'État.

Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

- La FNAUT remarque la volonté de la Région d'investir prioritairement dans le ferroviaire. Ce choix politique permettra de pérenniser la ligne des Horlogers et de parer à l'urgence sur la ligne Paray-le-Monial - Gilly-sur-Loire. Un autre point positif réside dans l'aboutissement du schéma d'accessibilité des gares d'ici 2026. Il conviendra, à échéance, de travailler à un second schéma d'accessibilité avec des gares non traitées dans le plan actuel.

- Malheureusement, il est inacceptable de voir la part incongrue de l'État dans ce domaine. À l'heure des grandes annonces politiques nationales dans le domaine (100 Milliards € d'investissement, *pass* à 49€), rien ne traduit dans le CPER en BFC.

- Nous rappelons dans ce domaine les lignes réellement menacées de fermeture : Étang-Autun, St-Claude-Dole, Épinal-Lure. Un investissement considérable dans les années à venir est à prévoir avec tous les interlocuteurs dont l'État.

- Enfin, une conséquence indéniable de ce manque de moyens financiers se fait sentir par l'absence de modernisation du réseau ferré sur tout le territoire : signalisation automatique, électrification (Auxerre-Laroche : pour le même prix que les 3 rames H2, il est possible de l'électrifier ou VFCEA), création de voies de croisement (ligne du Revermont).